Das Blatt kostet auswärts, durch die Post oder den Buchhandel bezogen, 1 Thlr. pr. Ct. vierteljährlich.

Bremer Handelsblatt

Inserate (4 Grote die Petitzeile) nehmen die Expedition in Bremen und die Buchhandlung von H. Hübner in Leipzig entgegen.

in Verbindung

mit O. Hübners Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirthschaft und dessen Versicherungs-Zeitung.

№ 119. Bremen, den 20. Januar 1854.

Inhalt.

Berichtigung. In Nr. 118 sind bei dem Aufsatze über Brasiliens Handel die Summen als Dollars aufgeführt, was jedoch Milreis heißen muß.

Die Verträge zwischen dem Zollvereine und Belgien.

(Aus dem früheren Steuerverein.)

Die Verträge zwischen dem Zollvereine und Belgien vom 1. Septbr. 1844 und 18. Februar 1852 sind mit dem ersten Januar erloschen, ohne daß es zu einer Erneuerung derselben gekommen wäre, ja es sind, wenn die Nachrichten in den öffentlichen Blättern nicht täuschen, die Verhandlungen wenigstens einstweilen abgebrochen. Bei der geographischen Lage Belgiens und der dadurch gegebenen Wichtigkeit des Verkehrs zwischen dem Zollvereine und Belgien steht indessen zu erwarten, daß weitere Verhandlungen von der einen oder anderen Seite wieder angeknüpft werden und wird es daher um so eher gerechtfertigt sein, den Inhalt der nunmehr erloschenen Verträge, und den Werth der darin enthaltenen Zugeständnisse für den gewährenden wie für den empfangenden Theil einer kurzen Erörterung zu unterziehen, als es das natürlichste erscheint, bei den etwa wieder zu eröffnenden Verhandlungen die Bestimmungen der früheren Verträge als Anknüpfungspunkte zu benutzen, der Zollverein aber durch Verschmelzung mit dem Steuerverein in eine wesentlich andere Lage gekommen ist.

Der Inhalt der oben angeführten Verträge läßt sich, abgesehen von einigen minder wesentlichen Bestimmungen, unter folgende Gesichtspunkte zusammenfassen, nämlich:

I. Behandlung der Schiffe und deren Ladungen in den beiderseitigen Häfen;

II. Behandlung der Durchfuhren durch die beiderseitigen Zollgebiete;

III. gegenseitige Begünstigungen bei der Einfuhr;

und wird daher diese Abgrenzung bei der folgenden Besprechung zum Grunde gelegt werden.

Zu I. Durch die obenerwähnten Verträge wurden,

1) was die Behandlung der Schiffe in Beziehung auf Entrichtung der Schiffsabgaben ꝛc. betrifft, diejenigen unter belgischer Flagge in den Zollvereinshäfen ganz den dortigen Schiffen gleichgestellt. Als ein besonderes Opfer von Seiten des Zollvereins, beziehungsweise Preußens wird dies nicht anzusehen sein, da das dort bestehende außerordentliche Flaggengeld nur als Retorsionsmittel eingeführt ist und erhoben wird, überdies auch nur sehr wenige belgische Schiffe die Zollvereinshäfen besuchen, weshalb denn auch von Belgien wohl kein großes Gewicht auf diese Begünstigung wird gelegt werden. Eine Beibehaltung dieses Zugeständnisses würde auch von Seiten der Nordseestaaten als ein irgend erhebliches Zugeständniß nicht angesehen werden können, da die differentiellen Schiffsabgaben hier nur sehr gering sind und bisher bereitwilligst darauf gegen Zusicherung der Gegenseitigkeit verzichtet zu sein scheint. Auch den belgischen Schiffen ist dieselbe bisher gewährt, ohne daß häufig Gebrauch davon gemacht wäre, so daß auch hier die Beibehaltung derselben für Belgien wohl nur geringen Werth hat.

Die einem der Zollvereinstaaten angehörenden Schiffe wurden in belgischen Häfen gleichfalls rücksichtlich der Schiffsabgaben ꝛc. den belgischen Schiffen gleichgestellt und ihnen ebenso wie diesen der Scheldezoll erstattet, was für die preußische Rhederei allerdings von Werth war, da die preußischen Schiffe in den belgischen Häfen vielmehr verkehrten, als umgekehrt, und ebenso würde dies für die nunmehr zum Zollvereine gehörenden Nordseestaaten von Werth sein, indem hier gleiche Verhältnisse wie rücksichtlich der preußischen Schiffe *) obwalten. Als ein irgend erhebliches Opfer von belgischer Seite kann dies aber keinesweges angesehen werden. Einmal nämlich genügt die belgische Handelsflotte bei weitem nicht dem Bedarf des eigenen Handels **) und muß daher im Interesse desselben dafür gesorgt werden, daß ihm eine genügende Anzahl Schiffe zu Gebote stehe und dieser nicht durch eine differentielle Belastung des Verkehrs in den belgischen Häfen erschwert oder gar unmöglich gemacht werde. Dann aber ist auch darauf wesentliches Gewicht zu legen, daß die belgischen Häfen und der belgische Handel stets mit der Concurrenz der benachbarten niederländischen und französischen Häfen zu kämpfen haben und daß daher alles vermieden werden muß, was deren Verkehr bevorzugen könnte. Belgien wird daher, und namentlich seitdem die Niederlande sich auf den Standpunkt des reinen Reciprocitätssystems bei der Behandlung der fremden Schifffahrt gestellt haben, in der Handhabung seiner Schifffahrtsgesetze stets eine sehr milde und liberale Praxis befolgen müssen, und den Standpunkt nicht verlassen dürfen, auf den es sich in dieser Beziehung bisher gestellt hat, indem es den Grundsatz der Reciprocität befolgte, so daß es wohl keine Flagge von irgend einiger Bedeutung giebt, welche nicht in den belgischen Häfen rücksichtlich der Schiffsabgaben, einschließlich der Erstattung des Scheldezolls, der dortigen Flagge gleichgestellt wäre, ***) namentlich gilt dies auch von den Flaggen der früheren Steuervereinsstaaten. Eine Versagung der Beibehaltung dieses Verhältnisses nach dem Grundsatze der Gegenseitigkeit würde daher auch den Character der Feindseligkeit annehmen. Was sodann

2) die von den Ladungen zu entrichtenden Abgaben und die Befugnisse der Schiffe in den beiderseitigen Häfen betrifft, so waren die belgischen Schiffe in den Zollvereinshäfen rücksichtlich der gedachten Verhältnisse den einheimischen ganz gleichgestellt, mit alleiniger Ausnahme der der Nationalflagge vorbehaltenen Küstenfahrt. Es war dies indessen so wenig ein Opfer für die Zollvereinsstaaten, weil dieselben zur Zeit keine differentielle Begünstigung der Einfuhren in nationalen Schiffen kennen, als für Belgien auf die Beibehaltung dieses Verhältnisses irgend welches Gewicht zu legen ist, weil, wie bereits erwähnt, dessen Schiffe sehr wenig in preußischen Häfen verkehren, was in gleicher Weise auf das Verhältniß zu den dem früheren Steuervereine angehörenden Häfen Anwendung findet.

Die Ladungen der Schiffe der Zollvereinsstaaten waren bisher in den belgischen Häfen, rücksichtlich der von denselben zu entrichtenden Abgaben, denen der belgischen Schiffe ganz gleichgestellt, mit Ausnahme der aus den Produktionsländern angebrachten Ladungen, die in Rohzucker, Kaffee, Taback, Baumöl in Fässern, rohem Schwefel, frischen und getrockneten Südfrüchten, außereuropäischen Tischlerhölzern, Farbehölzern, Reis, Baumwolle und Salz bestanden und zum Verbrauche in Belgien bestimmt waren, indem diese Artikel in fremden Schiffen einem erheblich höheren Zolle unterliegen. Rücksichtlich des Werths dieser Zugeständnisse für die Zollvereinsstaaten, sowie des darin von Belgien gebrachten Opfers muß auf das oben Erwähnte Bezug genommen, dabei aber noch hervorgehoben werden, daß die Gleichstellung der deutschen Schiffe dadurch sehr viel von ihrem Werthe verlor, daß die wichtigsten Frachtartikel der langen Fahrt davon ausgeschlossen waren, was keineswegs dadurch ausgeglichen würde, daß jene Beschränkung sich nur auf die Einfuhr zum Verbrauche in Belgien bezieht, mithin die zum Transite bestimmten Ladungen nicht davon betroffen werden, indem wohl nur selten Ladungen ankommen, die von vornherein ausschließlich zum Transite bestimmt sind.

Noch ungerechtfertigter erscheint dieses Verhältniß aber dadurch, daß die belgischen Häfen als Einfuhrhäfen des Zollvereins anerkannt und den dort mit belgischen Schiffen angebrachten Gütern ganz dieselbe Behandlung beim Eingange in den Zollverein zugesichert ist, als wären sie

*) Im Jahre 1852 liefen in belgischen Häfen ein und aus 181 Schiffe von 53,114 Tonnen unter preußischer und 203 Schiffe von 18,390 Tonnen unter hannoverscher und oldenburgischer Flagge, s. Handelsblatt, Beilage zu Nr. 117.

**) Von den in den belgischen Häfen im Jahre 1852 angekommenen und abgegangenen Schiffen und deren Tonnengehalt, kamen nur 19 pCt. auf die belgische Flagge.

***) Sötbeer, Schifffahrtsgesetze, so wie Handels- und Schifffahrtsverträge verschiedener Staaten. Hamburg 1848. S. 11.

direct in einem Zollvereinshafen mit einem Zollvereinsschiffe angebracht. Die Gerechtigkeit forderte unzweifelhaft, daß diesem Zugeständnisse zufolge die dem Zollverein angehörenden Schiffe in den belgischen Häfen ganz und in jeder Beziehung den belgischen Schiffen gleich behandelt werden, indem diese ja als ihre eigenen Häfen angesehen werden sollen und sie in diesen ihre eigenen Häfen ungünstiger behandelt werden würden als andere Schiffe. Mochte früher, als der Zollverein noch von den Küsten der Nordsee abgeschnitten war, eine solche Bestimmung für denselben minder bedenklich sein, so widerspricht doch die Beibehaltung derselben, die fernere Bewilligung des Charakters von Zollvereinshäfen an die belgischen Häfen, auf das entschiedenste dem Interesse der dem Zollvereine angehörendenden Seestaaten und insbesondere dem der Nordseestaaten, indem dadurch von vornherein die Möglichkeit abgeschnitten wird, ein System des Schutzes der nationalen Schifffahrt durchzuführen, sei es auch nur um den Zollvereinsschiffen eine angemessene Stellung in den Häfen anderer Staaten zu verschaffen. Es wird daher Belgien, wenn es auf die Beibehaltung dieser Bestimmung Gewicht legt, auch mit anderen Zugeständnissen dem Zollvereine entgegenkommen müssen, als bisher.

Zu II. In Beziehung auf die Durchfuhren verzichtetete

1) Belgien auf die Hebung der Durchgangsabgaben für die auf seinen Staatseisenbahnen nach und von dem Zollvereine transitirenden Güter, sowie auf den Durchgangszoll für das auf der Eisenbahn oder zu Wasser aus dem Zollvereine durch Belgien nach dem Zollvereine transitirende Eisen, und für gewalkte Wollenwaaren bei jeder Art von Transport, und gestattete endlich den Transit aller Waaren, mit Ausnahme von Schießpulver, Eisen, Leinen (Garn und Gewebe) und Steinkohlen nach Frankreich. Es liegt auf der Hand, daß diese Zugeständnisse für den Zollverein von großer Bedeutung waren, so lange derselbe noch von den Küsten der Nordsee abgeschnitten war, und demselben daher daran liegen mußte, sich einen Weg zu diesen Küsten und die zollfreie Benutzung desselben zu sichern. Wesentlich anders hat sich aber dies s Verhältniß gestellt, seit mit dem Anschlusse des Steuervereins dem Süden die Möglichkeit gegeben ist, an verschiedenen Punkten und ohne ein fremdes Zollgebiet zu berühren, die Nordseeküste zu gewinnen; damit haben jene Zugeständnisse Belgiens an Werth bedeutend verloren, und, wenn sie überall als ein Opfer von Seiten Belgiens angesehen werden konnten, so haben sie jetzt diesen Charakter ganz verloren.

Abgesehen nämlich davon, daß es schon aus der Natur des von Belgien in Anspruch genommenen Characters seiner Häfen als Zollvereinshäfen von selbst folgte, daß der Transit aus dem Zollvereinsgebiete nach jenen Häfen, nicht mit Abgaben belegt, oder gar gehemmt werden dürfte, mußte Belgien nicht nur um seinen Staatseisenbahnen die Concurrenz mit der Wasserstraße zu ermöglichen, sondern auch um seinen Häfen die Coneurrenz mit den niederländischen und französischen, wie mit den deutschen Nordseehäfen zu erleichtern, auf die Hebung von Transitabgaben verzichten. Diese Umstände wirken wenigstens so lange fort, als der Transit durch die Niederlande (nach dem Vertrage mit dem Zollverein) und durch Frankreich abgabenfrei ist, und der Zollverein sich bis an die Nordsee erstreckt, und Belgien würde gegen sein eigenes Interesse handeln, wenn es den Transit des Zollvereins durch sein Gebiet mit Abgaben belastete.

2) Der Zollverein bewilligte dagegen dem belgischen Trasite eines Theils die Beibehaltung der tarifmäßigen Durchgangsabgabe für kurze Straßenstrecken, anderen Theils setzte er die Transitabgabe für die auf der rheinischen Eisenbahn aus Belgien ankommenden und von da durch den Zollverein gehenden Güter herab und zwar auf $\frac{1}{2}$ Sgr. für die Güter, welche von Cöln auf dem Rheine, dem Maine, dem Donau-Main-Canale und der Donau ausgehen, auf $7\frac{3}{4}$ Pfennig für die Güter, welche von Köln auf dem Rhein bis Mainz oder Biberich oder weiter stromaufwärts gebracht und dann zu Lande über die Grenze zwischen Neuenburg und Mittenwalde ausgehen, endlich auf 3 Sgr. für die auf dem Rheine bis Mainz oder Biberich und weiter aufwärts, und dann zu Lande zwischen Mittenwalde und der Donau ausgehenden Güter.

Die Beibehaltung der Durchgangsabgabe auf kurzen Straßenstrecken, kann nun freilich nicht als ein besonderes Opfer von Seiten des Zollvereins angesehen werden, wenn auch vielleicht Belgien Gewicht darauf legt, und insoweit auch legen muß, als durch die vertragsmäßige Zusicherung die Autonomie der Zollvereinsstaaten gebunden ist. Anders liegt dagegen die Sache rücksichtlich der übrigen Zugeständnisse; denn wenn auch zur Zeit des Abschlusses des Vertrages vom 28. Febr. 1852 es weniger bedenklich sein mochte, diese Zugeständnisse zu machen, so würde doch die fernere Gewährung derselben als eine Hintansetzung der Interessen des nordwestlichen Theils des Zollvereins wenigstens dann erscheinen, wenn nicht gleichzeitig eine Ermäßigung der Durchgangsabgaben für alle auf den bezeichneten Grenzpunkten und Grenzstrecken ausgehenden Güter eintreten sollte. Der belgische Transit ist nämlich durch jene niedrigeren Sätze der Durchgangsabgaben so wesentlich gegen den der deutschen Nordseehäfen bevorzugt, daß eine Concurrenz dieser mit jenen darin fast ganz ausgeschlossen ist, indem ein Unterschied der Transitkosten von 2 Sgr. auf den Centner, der bis auf $4\frac{1}{2}$ Sgr. steigen kann, sicher genügt, um einen sonst lohnenden Waarenzug auf andere Straßen zu weisen.

Die dem Zollvereine angehörenden Nordseestaaten haben freilich zur Zeit noch keine Seehandelsplätze von großer Bedeutung und es kommen in dieser Beziehung nur Hamburg und vorzugsweise Bremen in Betracht, allein darum kann die Richtigkeit jener Bemerkung nicht aufgegeben n erden. Zunächst muß nämlich hervorgehoben werden, daß neben der Weser und Elbe auch die Ems in Betracht zu ziehen ist, und daß die an derselben belegenen und schon jetzt lebhaft emporblühenden Hafen- und Handelsplätze vorzugsweise darauf hingewiesen sind, und nach Vollendung der hannoverschen Westbahn dazu im Stande sein werden, den belgischen und niederländischen Häfen in der Versorgung des Rheinlandes und in dem Transit nach dem Süden und Südosten Concurrenz zu machen. Es würde ihnen dies aber unmöglich werden, es würde die hannoversche Westbahn einen großen Theil ihrer Bedeutung verlieren, wenn dem belgischen Transite jene Bevorzung bliebe. Dann ist aber auch nicht außer Acht zu lassen, daß wenn Bremen auch nicht dem Zollverein angehört, und seine Verhältnisse zu demselben auch in der Kürze eine vertragsmäßige Ordnung nicht erfahren sollten, es doch immer im Interesse des Zollvereins liegen müßte, den Bremischen Handel und Verkehr zu fördern, soweit dies, ohne die sonstigen Interessen des Zollvereins zu gefährden, geschehen kann. Bremen liegt mit seinem ganzen Gebiete so vom Zollverein umschlossen, sein ganzer Handel wurzelt so sehr in Deutschland, daß jeder Aufschwung desselben, jede Ausdehnung seiner Rhederei nothwendig den Zollvereinsstaaten zu Gute kommt, wovon bei den belgischen Häfen keine, wenigstens nicht in gleichem Maße die Rede sein kann. Dazu kommt, daß die hannoversche und oldenburgische Handelsflotte vorzugsweise im Handel Bremens, und am vortheilhaftesten dort, in der Nähe der Heimath, Beschäftigung findet, so daß auch hierin die Blüthe, die Ausdehnung des Bremer Handels dem Zollverein zu Gute kommt.

Wäre dies aber auch nicht der Fall, wäre Bremen auch in seiner allgemeinen Bedeutung für den Zollverein mit den belgischen Häfen auf eine Linie zu stellen, so würde es dennoch vom Interesse des Zollvereins geboten sein, mehr den von Bremen, als den von Belgien ausgehenden Transit zu befördern, weil eben jener auf einer bei weitem längeren Strecke sich im Zollvereine bewegen würde, als dieser; weil bei jenem der Nutzen des Transits bis Köln 2c. dem deutschen Verkehre, den in Eisenbahnen angelegten deutschen Staats- und Privatcapitalien zu Gute kommen würde, bei jenem aber größtentheils ausländischem Verkehre und ausländischen Capitalien.

Es handelt sich indessen hier nicht darum, den Transit oder den Waarenbezug über die deutschen Nordseehäfen zu begünstigen, sondern nur darum, aufmerksam zu machen, daß jede Begünstigung des belgischen Transits eine Benachtheiligung der deutschen Nordseehäfen und des Zollvereins in seiner jetzigen Ausdehnung enthalte, und damit der Gerechtigkeit eben so sehr, wie dem eigenen Interesse widerstreite. Soll demnach dem belgischen Transite die bisherige Abgabenermäßigung auch ferner zu Theil werden, und Belgien wird wahrscheinlich, wegen seiner Stellung zu den niederländischen und französischen Häfen, darauf Gewicht legen, so wird dem Transite von den deutschen Häfen eine gleiche Ermäßigung der Abgaben zugestanden werden müssen, wenn man sich nicht dazu verstehen will, die Durchgangsabgaben allgemein auf das Minimum einer Controllgebühr zu ermäßigen, denn nur dann wird es den deutschen Nordseehäfen möglich werden, mit den niederländischen, belgischen und französischen Häfen beim Transit nach der Schweiz und Oesterreich zu concurriren.

Ein irgend erheblicher finanzieller Nachtheil wird hiervon nicht zu erwarten sein, indem es sich nur darum handelt, den jetzt aus Belgien transitirenden Waaren zwei und mehr Wege statt eines zu eröffnen, wobei es natürlich einerlei für die Casse ist, auf welchem die Waare geht.

Zu III. Was dann endlich die in den Verträgen von 1844 und 1852 bedungenen Begünstigungen in den Eingangsabgaben betrifft, so ermäßigte der Zollverein die Eingangsabgabe für belgisches Roheisen um 25 pCt., für grobes Stabeisen um $8\frac{1}{3}$ pCt., für belgischen Käse um 50 pCt., so wie die Ausgangsabgabe für rohe Wolle um 50 pCt., und gestattete die zollfreie Einfuhr von jährlich 15,000 Stück Hämmeln, wogegen Belgien die Eingangsabgabe für Wein, seidene Bänder, andere Seidenwaaren, Nürnberger Waaren, Modewaaren, Werkzeuge und Instrumente von Stahl, gefärbte und bedruckte Baumwollenwaaren, sowie für Sämereien, mit Ausschluß der Oelsämereien, bald mehr, bald weniger herabsetzte, die Eingangsabgabe für Mineralwasser ganz aufhob und Steinsalz unter gewissen Begünstigungen zuließ, auch sich verpflichtete, die für westphälisches und braunschweigisches Leinengarn bestehenden Zollsätze nicht zu erhöhen.

Es kann hier nicht darauf ankommen, den Werth der hier gegenseitig gemachten Zugeständnisse gegen einander abzuwägen, oder zu ermitteln, von welcher Seite der größte Zollbetrag geopfert sei. Der Werth solcher Tarifermäßigungen läßt sich nicht nach dem Zollbetrage bemessen, ihr volkswirthschaftlicher Nutzen nicht unbedingt aus dem Um-

fange des Absatzes beurtheilen, noch weniger aber läßt sich mit Sicherheit aus der Vergangenheit auf die künftigen Folgen solcher Verabredungen schließen, und würde eine dahin gehende Untersuchung nur zu leicht ein falsches Ergebniß liefern. Nur das mag hier hervorgehoben werden, daß alle von Belgien gemachten Zugeständnisse lediglich der Production der süddeutschen Staaten zu Gute kommen, daß alle vom Zollvereine zugestandenen Tarifermäßigungen zugleich die süddeutschen Consumenten mit ihren Vortheilen treffen. —

Vortheile und Nachtheile eines Handelsvertrages lassen sich freilich in einem Gebiete von dem Umfange des Zollvereins nicht ganz gleich vertheilen, und es mag auch der Vortheil, welcher den Seestaaten und deren Schifffahrt aus jenem Vertrage erwächst, dies in etwas ausgleichen, allein es darf dies doch keineswegs irgend hoch angeschlagen werden, da, wie erwähnt, Belgien dieselben Vortheile auch anderen Staaten ohne besondere Gegenleistungen zugesteht, und sie dem Zollvereine auch nicht ferner würde versagen können, wenn es nicht feindselig gegen denselben auftreten will. Es erregt aber immer den Verdacht der Begünstigung, wenn an verschiedenen Grenzen verschiedene Zollsätze zur Anwendung kommen, und jedenfalls würden die Vortheile zu ungleich vertheilt sein, wenn Belgien eine differentielle Ermäßigung des Eisenzolls bewilligt und damit, ganz abgesehen von der rein finanziellen Seite einer solchen Tarifermäßigung, den süddeutschen Consumenten der billigere Bezug dieses Materials ermöglicht würde, während der Eisenzoll in seiner ganzen Schwere auf den Consumenten der norddeutschen Staaten haften bliebe. Wenn Belgien gegenüber eine Ermäßigung der Eisenzölle zugestanden werden muß, um die im Interesse der süddeutschen Industrie für nothwendig erachteten Zugeständnisse zu erlangen, so werden diese Zollsätze auch an den übrigen Grenzen ermäßigt werden müssen.*) Eine Herabsetzung des Zolls für Roheisen um 25 pCt., für Stabeisen um 8⅓ pCt., kann dann aber dem Interesse der norddeutschen Consumenten nicht genügen, sie würde wenigstens für Roheisen 50 pCt., für grobes Stabeisen 33⅓ pCt. betragen müssen, um nicht die Erfüllung der gerechten Ansprüche des Nordens in dieser Beziehung auf lange Zeit hin zu vereiteln. So wie nach den öffentlichen Blättern die Sachen gegenwärtig liegen, scheint aber zur Zeit keine Aussicht zu sein, eine solche allgemeine Herabsetzung der Eisenzölle zu erlangen und wenn Belgien, wie es heißt, ohne eine Ermäßigung der Eisenzölle sich zu weiteren Unterhandlungen über Tarifermäßigungen nicht herbeilassen will, so entsteht die Frage, wie sich dann das Verhältniß zwischen dem Zollvereine und Belgien gestalten werde, beziehungsweise vertragsweise gestalten lasse.

In Beziehung auf die Verhältnisse der Schifffahrt erscheint es zunächst als sich von selbst verstehend, daß das zwischen den früheren Steuervereinsstaaten und Belgien darüber bestehende, auf Gegenseitigkeit beruhende Verhältniß beibehalten werde, mag dasselbe durch einen förmlichen Vertrage, wie bei Hannover, oder durch einen bloßen Austausch gleichartiger Erklärungen, wie bei Oldenburg, begründet sein, da die von diesen Staaten abgeschlossenen Verträge rc. unmöglich durch den Beitritt zum Zollvereine stillschweigend gelöset sein können. Es werden diese Verträge zwar von der einen, wie von der andern Seite gekündigt werden können, allein dazu liegt weder für Belgien noch für die Steuervereinsstaaten irgend ein Grund vor, und insbesondere würde eine solche Maßregel von Seite Belgiens, so sehr den Character der Feindseligkeit an sich tragen, daß dieselbe nothwendig zu Repressalien führen müßte. Ebenso würde es aber anfzufassen sein, wenn Belgien nicht mehr den preußischen Schiffen die Rechte gewähren wollte, die es allen andern Staaten und größten Theils auch ohne besondere Gegenleistungen gewährt.

Was sodann den Transit des Zollvereins durch Belgien betrifft, so wird Belgien diesen im eigenen Interesse nach wie vor begünstigen müssen, auch liegt wohl kein Grund vor, den belgischen Transit durch den Zollverein, soweit es sich von den kurzen Straßenstrecken handelt, höher zu belasten, als bisher. Dagegen würde, wie oben angeführt, Belgien so wenig eine Beibehaltung der übrigen Transitabgaben-Ermäßigungen ohne besondere Gegenleistungen verlangen könne, als es vom Standpunkte des Zollvereins gerechtfertigt sein würde, dieselben ohne gleichzeitige Herabsetzung derselben für alle Durchgänge nach jenen Grenzen zu gewähren. Es würde daher auch in dieser Beziehung, ohne eine Erneuerung jener Verträge in der früheren Weise, das Interesse der Zollvereinsstaaten nicht gefährdet werden.

Die Tarifermäßigungen haben nun freilich schon aufgehört und wird dies den betheiligten Producenten und Consumenten auf der einen wie auf der andern Seite drückend sein, doch wohl weniger denen des Zollvereins, indem diese durch das gleichzeitige Fallen der Zollgrenze gegen den Steuerverein, durch den Handelsvertrag mit Oesterreich, für den zu entbehrenden Absatz nach Belgien, entschädigt werden.

Es wird demnach die Regelung der Verhältnisse zwischen dem Zollvereine und Belgien sich lediglich auf die der Schifffahrt beziehen und diese von Belgien nicht versagt werden können, ohne den Character der Feindseligkeit anzunehmen und sich damit Repressalien auszusetzen. —

*) Bekanntlich hatte Preußen auf der dermaligen Zollconferenz allgemein die Herabsetzung der Eisenzölle beantragt. Es ist eine der nachtheiligen Folgen der Ablehnung dieser Proposition, daß dadurch die Erneuerung des Vertragsverhältnisses zu Belgien erschwert wird. Es bleibt aber die Frage, welche wir nicht so unbedingt, wie der Herr Verfasser des vorliegenden Aufsatzes, verneinen möchten, ob nicht gerade die Fortdauer der Begünstigung des belgischen Eisens die Herbeiführung des auch im Interesse Norddeutschlands gelegenen Resultates beschleunigen könnte. Die Red.

Die Wiedereinführung des Zolles auf Reis im Zollverein.

(Eingesandt.) Der Zoll auf Reis wird seit dem 1. Januar im Zollverein wieder erhoben, „da die Erfahrung gezeigt hat, daß die Aufhebung desselben nicht den Consumenten, sondern den Kaufleuten zu gute kommt“.

So lautet kürzlich der Grund für die Wiedereinführung dieses Zolles. Derselbe ist grade so stichhaltig, als wenn man bei steigenden Getreidepreisen einen etwa aufgehobenen Getreidezoll wieder einführen wollte, weil man ja doch sehe, daß die Aufhebung desselben nichts genützt habe, das Getreide vielmehr im Preise steige. Oder, weßhalb erhöht man nicht wieder auf den Eisenbahnen die Fracht für Lebensmittel, da die Preise derselben trotz dieser Herabsetzung nicht heruntergegangen sind? Verstehen denn diejenigen, die solches anordnen, von den Ursachen, die auf Preise der Waaren wirken, so wenig? Sind nicht ungleich größere Quantitäten von Reis in den Zollverein eingeführt, da gar kein Zoll darauf erhoben wurde, als zu der Zeit, wo derselbe 1 Thlr. per Ctr. oder ca. 25 pCt. vom Werth betrug und sind diese so bedeutend größeren Importationen den Consumenten nicht zu gute gekommen? Haben die Letzteren nicht um so viel mehr an Lebensmittel erhalten, als diese größere Importation betrug? Und das wäre keine Wohlthat für die Consumenten gewesen, hätte nicht auch Einfluß auf die Preise der Lebensmittel gehabt, wenn auch dies Mehrquantum im Vergleich zu der großen Consumtion im Zollverein nur unbedeutend genannt werden kann!

Es ist allerdings bei einer solchen Theuerung der Lebensmittel sehr erklärlich, daß der Preis von Reis im Zollverein trotz der gänzlichen Abschaffung des Zolles und trotz der großen Importation nicht gefallen war; allein würde der Preis nicht noch höher gegangen sein, wenn man den Zoll gar nicht aufgehoben hätte und deshalb weniger Reis in den Zollverein gekommen wäre?

Die Herabsetzung oder Aufhebung des Zolls auf eine Waare wird in dem betreffenden Lande stets die Folge haben, daß der Preis derselben dadurch niedriger gehalten wird, als er ohne diese Herabsetzung sein würde. Fast immer wird er in Folge davon geradezu fallen; allein es können auch andere Umstände eintreten, die diese Wirkung verhindern und den Preis selbst trotz der Zollabschaffung in die Höhe treiben. Auf der Hand liegt es aber, daß er dann ohne die Herabsetzung noch höher gegangen sein würde. Ebenso kann es auch umgekehrt kommen. Gesetzt die Aufhebung des Reiszolles dauerte bis zum 1. August fort, die nächste Ernte fiele sehr reichlich aus, und die Preise aller Lebensmittel würden in Folge dessen sehr niedrig, so könnte es sehr wohl sich ereignen, daß Reis nach Wiedereinführung des Zolles (1. Aug.) im Zollverein selbst billiger wäre, als während der Periode, wo der Zoll gar nicht erhoben wurde. Wollte man alsdann auch sagen, da sieht man es, der Zoll hat gar keinen Einfluß auf den Preis!

Wie sehr nun auch diese Wiedereinführung des Reiszolles ihren Zweck verfehlt hat, sehen wir aus den praktischen Folgen derselben. Sobald die Kaufleute in den Hansestädten erfuhren, daß solche am 1. Januar stattfinden würde, schickten sie ihren gesammten Vorrath von Reis in den Zollverein, halten ihn jetzt daselbst auf höherem Preise, und werden diesen noch steigern, je mehr der Vorrath abnimmt. Sie werden also einen ganz hübschen Nutzen von dieser Wiedereinführung des Zolles ziehen, die Consumenten aber werden ihren Bedarf theuer bezahlen müssen. Die Importeure dagegen, welche bei Aufhebung des Zolls auf einen größeren Absatz von Reis nach dem Zollverein gerechnet und deßhalb bedeutende Quantitäten vom Auslande beordert hatten, haben diese alsbald wieder aufbestellt, nachdem die Wiedereinführung des Zolls entschieden war, und was schon unterwegs sich befand, zum Theil nach auswärts verkauft. Mit dem Reste werden sie sehr langsam an den Markt kommen, da sie sicher sein können, daß unter jetzigen Umständen nur wenig Einfuhr stattfinden wird. Schaden werden sie durch diese veränderten Dispositionen erleiden, davon aber werden die Consumenten wegen Wiedereinführung des Zolls keinen Nutzen ziehen. Sollten aber künftig einmal wieder von Seiten des Zollvereins temporäre Herabsetzungen des Zolls zur Erleichterung der Einwohner desselben verfügt werden, so werden die hanseatischen Kaufleute sehr mißtrauisch zu Werke gehen, weil sie erfahren haben, daß ein schlechter Verlaß auf die Einsicht von Nationalökonomen ist, die gesehen zu haben glauben, daß die Aufhebung eines Zolls gar keinen Einfluß auf den Preis einer Waare ausübe.

(Redactionsbemerkung.) Um bei Beurtheilung der besprochenen Frage nach allen Seiten hin gerecht zu sein, muß an folgende Vorgänge erinnert werden. Nachdem von den bereits früher zum Zollverein gehörenden Staaten die Fortdauer der Suspension der Eingangszölle von Getreide, Hülsenfrüchten, Mehl und anderen Mühlenfabrikaten bis zum letzten September 1854 beschlossen worden war, wurde im October von Seiten der hannoverschen Regierung im Einverständnisse mit der oldenburgischen Re-

zierung noch angeordnet, daß auch die Eingangsabgabe von Reis während der Zeit vom 23. October bis 31. December, d. h. bis zu dem Zeitpunkte des Eintritts in den Zollverein, an ihren Grenzen nicht erhoben werden solle. Durch diese Maßregel, zu deren Anordnung die Steuervereinsregierungen nach den Verträgen schwerlich befugt gewesen sind, wurde der Zollverein genöthigt, denselben Schritt zu thun, weil anderen Falles die Einfuhr von Reis in das Zollvereinsgebiet bis zum Schlusse des Jahres zum Nachtheil der Bewohner desselben gestockt haben, vielmehr in der Zwischenzeit Vorräthe auf Steuervereinsgebiet angehäuft und diese nach dem 1. Jan. in das alte Zollvereinsland zollfrei eingegangen sein würden. Daß die Ersparung des Zolles von solchergestalt eingeführten Reisquantitäten nicht den Consumenten in niedrigerem Preise, sondern lediglich den Speculanten zu Gute gekommen sein würde, kann zugegeben werden. Man kann hiernach auch, streng genommen, nicht von einer unerwarteten Wiedereinführung des Zolles, sondern nur von dem Aufhören der von vornherein nur bis zum 1. Januar verheißenen Zollfreiheit reden. Die Bemerkungen unseres Herren Correspondenten gegen die Richtigkeit der oft ganz im Allgemeinen hingestellten Aeußerung, ein Erlaß des Reiszolles komme nicht den Consumenten zu gut, bleiben darum doch in ihrer vollen Wahrheit bestehen. Und eine Einwirkung der Zollfreiheit auf die Regulirung der Preise wird sich um so mehr herausstellen, auf je längere Zeit von vornherein der Zollnachlaß beschlossen ist, weil dadurch die Speculation, welche Vorräthe bis zu dem Wiederschluß der Grenzen anhäuft, erschwert wird. Es kann deshalb auch die Frage aufgeworfen werden, ob, nachdem einmal die Nothwendigkeit vorlag, dem Beispiel Hannovers zu folgen (gleichgültig, ob das Letztere weise oder nicht gehandelt hatte) Preußen und seine älteren Verbündeten nicht wohl gethan hätten, den Reiszoll bis zur nächsten Ernte zu suspendiren. Alsdann wäre zu erwarten gewesen, daß durch fortgesetzte Importationen von Reis die Masse der Lebensmittel im Zollverein vermehrt und der Verlust der Zollkasse durch einen Gewinn der Unterthanen ausgeglichen worden sein würde, während jetzt allerdings wegen der kurzen Dauer der ganzen Maßregel die letzteren wenig Vortheil davon empfunden haben werden. Man muß das Eine festhalten, daß der Werth eines Zollerlasses auf Lebensmittel in Nothjahren nicht in der Herabdrückung der Preise um den Betrag des Zolles, sondern in der Vermehrung der Einfuhr über das gewöhnliche Maß bestehen soll. Bliebe die Einfuhr unverändert, so hätte die Preisermäßigung gar keine Bedeutung, weil sie nur ein Geschenk der Zollkasse an die Steuerpflichtigen repräsentiren würde, welches unmittelbarer und wirksamer durch eine vernünftige Staatsregierung den Nothleidenden dargereicht werden könnte.

Der neue österreichische Zolltarif

bestimmt für Webe- und Wirkwaaren folgende Sätze: I. bei der allgemeinen Einfuhr, II. bei der Einfuhr aus dem freien Verkehre des Zollvereines, welchen in der nachfolgenden Liste die bisherigen Zollsätze sub III. beigefügt sind:

Baumwollenwaaren. Die Webe- und Wirkwaaren aus Baumwolle, oder aus Baumwolle und Leinen, auch in Verbindung mit Gummifäden, jedoch ohne Beimischung von Seide, Wolle und andern Thierhaaren:

		Silbermünze. I.	II.	Bank-Val. III.
a) gemeine, d. i. rohe, ungebleichte, dichte, nicht gefärbte und nicht bedruckte Webewaaren (auch geköpert, gemustert, gerauft, mit Ausnahme der sammtartigen (mit aufgeschnittenem oder nicht aufgeschnittenem Flor) und der unter d. genannten, dann Netze, Gitter und Gurte	fl.	40	40	20—50
b) mittelfeine, d. i. appretirte, gebleichte, gefärbte, ein- oder mehrfarbig gewebte oder sammartige dichte Webewaaren, nicht bedruckt, dann Posamentir- und Strumpfwirkerwaaren	〃	75	45	75
c) feine, d. i. alle undichten, dann alle bedruckten dichten Webewaaren (mit Ausnahme der unter d. genannten)	〃	100	45	100
d) feinste, d. i. Bobbinetz, Petinetz, Spitzen, gestickte Webewaaren und alle Waaren in Verbindung mit Gold- oder Silberfäden oder gesponnenem Glase	〃	250	200	150—250

Leinenwaaren, d. i. Webe-, Wirk- und Seilerwaaren aus Flachs, Hanf, Werg, Manilahanf, Neuseeländer Flachs, Bast, See- und chines. Grase, Waldwolle und andern vegetabilischen Faserstoffen, mit Ausnahme der Baumwolle, ferner aus Asbest, auch in Verbindung mit Gummifäden, jedoch ohne Beimischung von Seide, Wolle und anderen Thierhaaren:

		I.	II.	III.
a) Seilerwaaren, ungebleicht	〃	1½	1½	7½
b) 〃 gebleicht	〃	5	5	7½
c) Leinenwaaren, gemeinste	〃	15	15	20
d) gemeine, d. i. appretirte, gebleichte, gefärbte oder ein- und mehrfarbige dichte Gewebe (mit Ausnahme der unter f. und g.), nicht gemustert und nicht gedruckt	〃	40	40	75
e) mittelfeine, d. i. bedruckte und gemusterte dichte Gewebe (mit Ausnahme g.), dann alle Posamentir- und Strumpfwirkerwaaren (unter II. Damaste ausgenommen.)	〃	75	45	75
f) feine, als Kammertuch, Battiste, Gaze und andere undichte Webewaaren (mit Ausnahme g.)	〃	100	75	100
g) feinste, d. i. Spitzen, Kanten, gestickte Webewaaren und Waaren in Verbindung mit Gold- oder Silberfäden oder gesponn. Glase	〃	250	200	250

		Silbermünze. I.	II	Bank-Val. III.
Wollenwaaren. a) gemeinste	〃	7½	7½	12½
b) gemeine, d. i. gewalkte, nicht bedruckte und nicht sammtartige Webewaaren, nicht bedruckte Filzwaaren und nicht unter a. genannte Teppiche	〃	50	45	50
c) mittelfeine, d. i. alle sammtartigen und alle ungewalkten dichten Webewaaren, nicht bedruckt, dann alle Posamentir- u. Strumpfwirkerwaaren	〃	75	45	75
d) feine, d. i. alle undichten und alle bedruckten dichten Webewaaren (mit Ausnahme e)	〃	100	45	100—150
e) feinste, d. i. Spitzen, gestickte Webewaaren, Shawls und Shawltücher und alle Waaren in Verbindung mit ächten oder unächten Gold- und Silberfäden ader gesponnenem Glase	〃	250	200	250

Unter Shawls und Shawltücher werden ungewalkte Umhängtücher mit eingewebten blumenballenartigen Verzierungen verstanden. Sie bleiben dieser Tarifpost eingereiht, auch wenn sie Seide enthalten.

Seidenwaaren, d. i. Webe- und Wirkwaaren aus Seide, allein oder in Verbindung mit andern Webe- und Wirkwaaren.

		I.	II.	III.
a) feine, d. i. Webe- und Wirkwaaren, auch in Verbindung mit Gold- oder Silberfäden oder gesponnenem Glase, dann alle Bänder, Blonden und Spitzen so wie alle gestickten Waaren	〃	250	120	600
b) gemeine, d. i. alle nicht unter a. genannten Waaren in denen außer Webe- und Wirkmaterialien sich auch Seide befindet	〃	150	*)	250

*) Ueber die Grenzen gegen die Zollvereinsstaaten aus dem freien Verkehr der Letztern: 1) Velpel, Plüsch, Sammte, Barrege, Mousseline und undichte Gewebe 120 fl., 2) alle andern Waaren 75 fl.

Garne und Wirk- und Webestoffe.

Baumwollgarne (ungemischt oder gemischt mit Leinen oder Wolle.

		I.	II.	III.
a) roh, d. i. nicht gebleicht, nicht zu Zetteln angelegt, nicht gefärbt und nicht gezwirnt, und Baumwollwatte	fl.	6	2½	8
b) gebleicht, zu Zetteln angelegt, oder gezwirnt, jedoch nicht gefärbt, dann Dochte	〃	10	2½	10
c) gefärbt (gezwirnt oder ungezwirnt) (Unter II. Dochte ausgenommen.)	〃	12½	2½	15

Anmerk. Zwirne aus zwei Fäden verschiedenen Stoffes, z. B. aus einem Baumwoll- und Leinenfaden, werden als ungezwirnte Baumwollgarne behandelt.

Leinengarne, d. i. Garne aus Flachs, Hanf rc., mit Ausnahme der Baumwolle.

		I.	II.	III.
a) roh, d. i. nicht gebleicht, gefärbt, gezwirnt (Unter II. Handgespinnst über besonders namhaft gemachte Grenzstrecken frei.)	〃	2½	45 kr.	2½
b) gebleicht, geäschert oder gefärbt	〃	10	7½	12½
c) gezwirnt	〃	15	10	20

Wollengarne, d. i. Garne aus Wolle und andern Thierhaaren.

		I.	II.	III.
a) roh, d. i. nicht gefärbt und nicht gezwirnt	〃	6	6	6
b) gefärbt, gezwirnt	〃	12½	12½	12½

Webe- und Wirkstoffe.

		I.	II.	III.
Baumwolle.				
a) roh in Abfällen	〃	—	—	1
b) kardätscht (gestrichen, gekrämpelt)	〃	½	½	5 kr.
Flachs, Hanf rc.	kr.	3	frei	5 〃
Schafwolle.				
a) roh, auch gekämmt und in Abfällen		—	—	5 〃
b) gemahlen, gebleicht und gefärbt	fl.	¾	frei	5 〃
Seide.				
a) Galletten (Cocons) pr. Ctr. Sporco		—	—	5 〃
b) roh, unfilirt (v. Filatojato, Grezze) pr. do.	kr.	45	45	45
c) Abfälle, ungesponnen, pr. do	〃	45	45	45
d) roh, filirt (Org., Trama, rohe Nähseide) pr. Ctr. Netto	fl.	7½	7½	15
e) Abfälle, gesponnen, nicht gefärbt, nicht weiß gemacht	〃	7½	7½	10
f) gefärbt oder weiß gemacht	〃	15	15	25

Die Zollsätze für den Verkehr mit dem Zollverein haben nur ein lokales Interesse; bei dem geringen Unterschied zwischen der Conkurrenzfähigkeit beider Zollgebiete sind diese Sätze hoch genug, den Verkehr in Frage zu stellen.

Die obigen Zollsätze für die allgemeine Einfuhr zeigen dagegen eine wesentliche Veränderung und diese Veränderung ist keine erfreuliche. Sie besteht nämlich darin, daß die Zollsätze, welche bisher in Banknoten zahlbar waren, nun in Silber bezahlt werden müssen, d. h. daß sie um das Agio erhöht wurden, welches in diesem Augenblicke 16 – 17 pCt. beträgt.

Außer bei Seidenwaaren und bei einzelnen Garnen hat nur bei solchen Gegenständen, welche in Oesterreich gar nicht eingeführt werden, wie ungebleichte Seilerwaaren, ordinärste Wollenwaaren eine kleine Ermäßigung statt gefunden.

Es ist aber nicht zu ersehen, daß das viel gerühmte System einer allmäligen Zollherabsetzung in dem neuen Tarife einen neuen Ausdruck gefunden habe. Man würde, was die angeführten Artikel anbetrifft, vielmehr auf die Rückkehr von diesem Systeme zu schließen berechtigt sein.

Es ist dies im höchsten Grade beklagenswerth, um so mehr als die Zollerhöhung durch das Agio ungleich störender als eine einfache Erhöhung der Zollsätze zu wirken geeignet ist. Agio ist eine höchst unbestimmte Größe. Heute während wir dies schreiben, 16—17 Procent, mag er bis der Druck Gegenwärtiges vor die Leser des Handelsblattes bringt, doppelt so hoch sein, eine kriegerische Depesche kann solche Wirkung in einigen Stunden hervorbringen.

Das neue Zollgesetz verlangt zwar Silber nur an den italienischen Grenzen und gestattet an den anderen Papierzahlung zum Preise des im Monat vorher sich ergebenden Durchschnittskurses auf Augsburg. In dieser anscheinend mildernden Bestimmung liegt aber nur ein Impuls mehr zur Anarchie im Geschäfte.

Wenn im Durchschnitt des Monats Januar der Cours auf Augsburg 116 sein sollte, dieser also für Februar an den österreichischen nicht italienischen Zollstätten maßgebend ist und im Februar dieser Cours auf 124 steigt, so wird kein Mensch an der italienischen Grenze in Silbergeld bezahlen, sondern die Waare über die österreichisch-deutsche Grenze beziehen und dort verzollen. Wer im Januar mit Silber verzollt hat, wird seine Waare um 8 Procent des Zolles theuerer bezahlt haben, als wer im Februar die Verzollung in Papier nach Januar Cours vornimmt.

Diese und ähnliche Mißverhältnisse, um so empfindlicher als die betreffenden Zollsätze 100 bis 200 Procent betragen, drängen den Waarenhandel mit Gewalt in die Agiotage, die geordnete Speculation, welche bisher nach dem Stand des Wechselcourses beim Einkaufe der Waare das Maximum des Risikos berechnen konnte, ist nun beim Einkaufe nicht weniger als beim Verkaufe allen Schwankungen des österreichischen Credites preisgegeben.

Es ist wahr, daß der Silberzoll eine Erfindung des schutzzöllnerischen Theiles der österreichischen Fabrikanten ist und daß derselbe nur seinen Zweck erreicht, indem er fremde Waare ausschließt; es ist aber unwahrscheinlich, daß die Regierung diese Ansicht hegt und der Silberzoll muß daher als einen Fehlgriff bezeichnet werden.

Der im vorigen Jahre angeordnete Zuschlag von 10 Procent auf die Gewebezölle ändert nichts an dem Wesen der Maßregel, wenn auch dadurch die Zollerhöhung durch das Agio weniger groß erscheint, als oben angenommen wurde.

Daß die Baumwollgarnzölle keine andere Verminderung erfahren haben, als die scheinbare Herabsetzung des rohen Garnes von 7 fl. Papiergeld auf 6 fl. Silbergeld (d. h. á 116 = 6 fl. 57 kr. Papiergeld) ist ebenfalls eine Enttäuschung. Es ist erwiesen, daß die Herabsetzung der Baumwollgarnzölle in Oesterreich nicht allein keine vermehrte Garneinfuhr, sondern namentlich auch eine vermehrte Baumwolleinfuhr zur Folge hatte. Nach den amtlichen Einfuhrlisten war

im Jahre	bei einem Zoll von Gulden	Garneinfuhr ungefärbt Centner	Baumwoll-Einfuhr Centner
1833	20	10,600	143,947
1834	15	25,628	146,005
1835	15	61,131	155,806
1836	15	64,168	207,985
1837	15	51,383	231,887
1838	15	57,766	239,576
1839	15	63,393	223,545
1840	15	61,310	302,694
1841	15	46,954	248,121
1842	15	61,411	321,377
1843	15	46,477	370,776
1844	12½	34,800	345,875
1845	10	33,530	427,183
1846	10	40,463	447,316
1847	10	45,110	424,460
1848	10	22,301	283,730
1849	10	18,086	449,940
1850	10	59,639	522,929

Mit Ausnahme des Jahres 1841, wo die Kriegsrüstungen die Verminderung der Industriethätigkeit veranlaßte und des Jahres 1848, wo dieselbe in Oesterreich wie überall stockte, ist die Baumwollzufuhr mit sehr geringen Schwankungen fortwährend gestiegen, ungeachtet der Garnzoll herabgesetzt wurde. Diese Herabsetzung hatte nicht einmal eine Vermehrung der Garneinfuhr zur Folge. Ungeachtet daß der Baumwollwaarenverbrauch seit 1835 und 1836 bei 15 fl. Garnzoll sich verdreifacht hat, hat die Garneinfuhr bei 10 fl. Zoll nicht mehr die Menge von damals erreicht.

Wie überall hat nämlich auch in Oesterreich der Drang der Concurrenz mehr geleistet als der Schutz gegen Anstrengungen. Die größere Wohlfeilheit des Garnes hat den Verbrauch vermehrt und der größere Absatz ist der Industrie nützlicher gewesen als der größere Schutzzoll, die Spinnerei Oesterreichs gewann an Ausdehnung und Vollkommenheit, je mehr der Garnzoll fiel.

Nach diesen Erfahrungen mußte es überraschen, daß der Zolltarif vom 26. Nov. 1851 bis 1. Febr. 1853 8 fl. für rohes Garn und 1 fl. für rohe Baumwolle Eingangszoll festsetzte, d. h. (100 Pfund Baumwolle für 125 Pfund Garn geschätzt) dem ersteren einen Schutz von 6¾ fl. für den Centner von 50 Kilo gewährte, während selbst der frühere Zoll von 10 fl. abzüglich 1 fl. 40 kr. Baumwollzoll (mit 25 Procent = 2 fl. 5 kr.) nur 7 fl. 55 kr. für den Wiener Centner von 56 Kilo oder 7 fl. 2 kr. für den Centner von 50 Kilo betrug.

Da der Zolltarif von 1851 so zu sagen keine Ermäßigung des Garnzolles enthielt, durfte man eine solche um so mehr von dem neuesten erwarten, als dessen Zweck eine Annäherung an den Tarif des Zollvereins war. Anstatt einer solchen Ermäßigung ist aber eine Erhöhung eingetreten, anstatt 6¾ fl. in Papiergeld, müssen jetzt 6 fl. „Silber", d. i. zu 16 pCt. Agio 6 fl. 58 kr. bezahlt werden.

Bei Garnen war im vorigen Jahre nicht wie bei Geweben ein Zuschlag von 10 Procent angeordnet. Das gegenwärtige Silberagio hat also seine volle Wirkung und diese wird mit jenem steigen.

Ob eine größere Consequenz des Systems der allmäligen Zollherabsetzung bei anderen Positionen des österreichischen Zolltarifs stattgefunden hat, werden wir in einem nächsten Aufsatze untersuchen.

Bremens Handel im Jahre 1853.

(Fortsetzung.)

Baumwolle. Obgleich es während des verflossenen Jahres nur Momente gab, wo diesem von allen politischen und materiellen Interessen leicht ergriffenen Artikel, die ganze Ruhe zum Anfassen gegeben war, obgleich vielmehr vielseitige nachtheilige Einwirkungen auf ihn einstürmten, blieb derselbe dennoch in seinem Preisstande ohne wesentliche Schwankungen. Allein wir haben nichts desto weniger diese Einwirkungen zu beklagen, weil sie die hiesige Börse von Unternehmungen abhielten und die Zufuhren hier von dem Wachsthum entfernten, die Vorräthe nicht zu der Größe kommen ließen, wie es die Absatzwege und die Frage eines für dieses Geschäft so glücklich gelegenen Hafens erheischt. War zu Anfang des Jahres die Ungewißheit über das Zusammenhalten des Zollvereins von Unternehmungen ablenkend, so trat bald nach der zufriedenstellenden Beseitigung dieser Frage die orientalische auf, und ehe deren Ende noch abzusehen ist, findet sich in den theuren Preisen der Lebensmittel Grund genug, um den Aufschwung eines Artikels zu hemmen, der in früherer Zeit unbezweifelt durch solche Verhältnisse bedeutend im Preise gewichen sein würde. Zu den weiteren nachtheiligen Einwirkungen gehört denn auch, daß in der bedeutenden Arbeitseinstellung Englands der Consumo eine Abnahme erlitt und wenn zu diesem Allen noch die Sparsamkeit des Geldes und ein hoher Zinsfuß in Betracht genommen wird, so möchte die Behauptung keine gewagte sein, daß Baumwolle, die trotz aller dieser Hindernisse fest im Werthe blieb, zu den jetzigen Preisen bei einem Ernte-Quantum von ca. 3 Millionen Ballen sicher anzufassen sei. Es scheint aber auch nicht mehr zu bezweifeln, daß mit der Hinwegräumung dieser den Artikel drückenden Fesseln der Weg der Steigerung betreten werden würde, sobald nicht eine der letzten wenigstens gleichende Ernte in Aussicht steht. — Die amerikanischen Berichte vom 14. Decbr. sind verschieden in dem Anschlage, allein wenn die günstigste Annahme mit 3 Millionen erreicht werden sollte, so ist doch mit Sicherheit anzunehmen, daß darunter sich ein größeres Quantum unbrauchbarer Wolle befinden wird.

Die hiesige Importation bestand im abgelaufenen Jahre incl. des Vorraths, aus 34,746 Packen, gegen 24,121 Packen 1852, weist demnach eine Vermehrung von 10,625 Packen nach. (Es sind dabei nur 1500 Packen indirecter Zufuhr aus England.) Der Verkauf und Export beträgt 31,577 Packen, und ist also der Vorrath erster Hand 3169 Packen.

Die Qualität der letzten amerikanischen Ernte würde als eine zufriedenstellende zu bezeichnen gewesen sein, hätte sie nicht zu viel der geringeren Classen geliefert, und obiger Vorrath wäre ohne Zweifel auch ins Inland gegangen, bestände nicht derselbe zum größten Theil in ordinairen Partien. Die hiesigen Absatz-Quellen sind theils durch das sich immer weiter ausdehnende Eisenbahnnetz, theils durch die Entstehung neuer Spinnereien, die ihren billigsten und kürzesten Weg zur Nordsee in unserm Hafen finden, bedeutend gewachsen, und wenn es deshalb zu erwarten ist, daß unser Markt sich durch diese natürlichen Verhältnisse aufschwingt, so ist die Frage, ob das Inland seine directen überseeischen Bezüge durch die Billigkeit unsrer See- und Landfrachten mehr und mehr über hier zu leiten gezwungen wird, damit beantwortet. Allein auch die indirecten Bezüge von Liverpool via Hull dürften mit der Zeit mehr ihren Weg über hier nehmen, weil die Dampfschifffahrt dieselben Frachtsätze nach hier wie nach andern Nordseehäfen hat, die Gewißheit aber, die Landung respective Beförderung von Bremerhaven nach hier an die Eisenbahn trotz aller Witterungs-Verhältnisse bewirken zu können, einen Vorzug giebt.

Die Seefrachten von Neworleans und Newyork sind nun zwar momentan wesentlich höher, als wir es gewohnt sind; allein das billigere Ver-

hältniß ist ziemlich erhalten, und während von Neworleans nach Triest à 2 Cent verladen wurde, nahmen Bremer Schiffe nach hier $1\frac{1}{2}$ Cent. Die nächsten Zufuhren daher in den Schiffen „Leontine“, „H. v. Gagern“, „Rebecca“, „Hermann“, bestehen in ca. 6000 Ballen, von denen ein ziemlicher Theil Transitgut ist. Von Newyork nehmen die Dampfschiffe „Hansa“ und „Germania“ zu bestmöglichen und zeitgemäß billigen Frachten Ladung, und verdienen zu raschen Operationen der Benutzung empfohlen zu werden.

Vergleich der Einfuhren, Verkäufe und Vorräthe erster Hand von Baumwolle in den letzten 3 Jahren.

	1851.				1852.				1853.			
	Nordamerika	Westindien	Südamerika	Ostindien	Nordamerika	Westindien	Südamerika	Ostindien	Nordamerika	Westindien	Südamerika	Ostindien
Lager am 1. Januar	62	27	—	—	1474	64	126	—	1269	—	64	125
Einfuhr	25278	887	146	170	21783	239	600	1499	31331	91	518	1412
Total	25340	914	146	170	23257	303	726	1499	32600	91	582	1537
Verkauf u. Ausfuhr	23866	850	20	170	21988	303	662	1374	29500	91	582	1468
Vorrath ult. Decb.	1474	64	126	—	1269	—	64	125	3100	—	—	69

Bei dieser Aufstellung ist zu bemerken, daß bei dem aufgeführten Verkauf der einmalige Handwechsel und der Export zugleich zu verstehen ist.

Heutige Notirungen:

Neworleans:		gegen vor. Jahr	Georgia:	gegen vor. Jahr
ord.	10 Gr.	$10\frac{3}{4}$ Gr.	$10\frac{1}{4}$ Gr.	$10\frac{3}{4}$ Gr.
good ord.	$10\frac{3}{4}$–11 Gr.	11–$\frac{1}{4}$ Gr.	11–$\frac{1}{4}$ Gr.	$11\frac{1}{4}$ Gr.
low middling .	$11\frac{1}{2}$–12 Gr.	$11\frac{1}{4}$–$\frac{3}{4}$ Gr.	$11\frac{1}{2}$–$\frac{3}{4}$ Gr.	$11\frac{1}{2}$·$\frac{3}{4}$ Gr.
middling ...	13–$\frac{1}{4}$ Gr.	12–$\frac{1}{4}$ Gr.	13–$\frac{1}{4}$ Gr.	12 Gr.
good middling	$13\frac{1}{2}$–14 Gr.	$12\frac{1}{2}$ Gr.	$13\frac{1}{2}$ Gr.	$12\frac{1}{4}$ Gr.

woraus hervorgeht, daß die besseren Qualitäten im Verhältniß an Werth gewonnen haben. Bei der durch den Winter der Flußschifffahrt gebrachten Störung scheinen größere Quantitäten Baumwolle eingefroren und am Weiterkommen gehindert zu sein. Es dürfte daher für das Ausbleiben dieser dem Inlande unentbehrlichen Zufuhren recht bald Ersatz gefordert werden, und dieses bei Berücksichtigung der so kleinen Vorräthe der Continental-Märkte zu einer Preissteigerung und Räumung der Vorräthe führen, bevor neue Zufuhren eintreffen können.

Im Laufe des verflossenen Monats war die Frage hier recht gut, und es kamen 1250 Packen zum Abschluß.

Rohe Zucker. Wenn in früheren Jahren die Conjuncturen in westindischen Zuckern durch die Rübenzucker-Industrie gelähmt waren, so können wir heute den Ausspruch wagen: „der Kampf zwischen den beiden concurrirenden Roh-Stoffen kann als zu Gunsten des überseeischen Products entschieden bezeichnet werden.“ Beim Rückblick auf den Gang des Artikels im Laufe des verflossenen Jahres fällt es stark in's Auge, daß derselbe sich zu einer wesentlich veränderten und günstigeren Stellung im Verhältniß gegen die jüngst vorhergegangene Periode emporgeschwungen hat.

Im Laufe der Jahre hat sich klar herausgestellt, daß die Rübencultur bei jetziger Besteuerung zum Zwecke der Raffinirung für die nördlichen Staaten Europas, und namentlich für Deutschland, nicht die Grundlagen besitzt, um der Concurrenz westind. Zucker für die Dauer entgegentreten zu können. — Aus allen den bezeichneten Gegenden, die diese Branche der Industrie stark ergriffen und rasch zu großem Aufschwunge gebracht hatten, hört man jetzt einstimmig die Klage: der Betrieb sei für Landwirthe sowohl als Raffinadeure kein lohnender mehr, und könne es für spätere Zeit noch weniger bleiben. Man ist zu dem Resultate gelangt, daß die Rübencultur sich nur für solche Länder eignet, die, — wie es z. B. in Ungarn der Fall ist, — dem Importe westind. Zucker nicht so zugänglich sind, und deren Verhältnisse gleichzeitig nur eine Verwerthung großer und fruchtbarer Länderstrecken erfordern, die man sonst vielleicht ganz brach liegen lassen müßte, — daß dagegen bei uns der hohe Werth eines zum Rübenbau geeigneten Bodens, den Betrieb zu kostspielig macht, um lohnend bleiben zu können, und daß so nicht nur einer weiteren Ausdehnung das Ziel gesteckt, sondern auch diese Industrie entschieden zum Rückgange gezwungen ist.

Die Folge dieser Verhältnisse war ein sehr lebhaftes und günstiges Geschäft im Laufe des verflossenen Jahres, während dem der Artikel eine beständig steigende Richtung behielt, — letzteres abgesehen von einer Zwischenepisode, nämlich der durch die localen Verhältnisse bedingten, momentan getriebenen Erhöhung und darauf folgenden Reaction zur Zeit des am 1. März eintretenden Anschlusses des Steuervereins an den Zollverein.

Nach erfolgtem Anschlusse fand sich unser Markt durch seine geographische Lage in einer Stellung, die zur Behauptung billiger Preise im Verhältniß zu den Nachbarplätzen zwang, um dadurch einen raschen Abzug des Imports zu erreichen, dessen Totalsumme das vorhergehende Jahr bedeutend übersteigt. — Durch die erwähnte Billigkeit unseres Marktes gelangte der Vorrath jetzt aber durchaus nicht zur Anhäufung, da viele Aufträge, die früher einen anderen Beziehungsweg zu suchen gewohnt waren, sich uns zuwandten, so daß unser Platz sich durch die starke Frage häufig ganz von Vorräthen geleert fand und über ein noch bedeutend größeres Quantum bei gleichem Preisverhältniß mit Leichtigkeit disponirt haben würde.

Aus nachfolgender Aufstellung ergibt sich, daß der Begehr für weiße Zucker aus Mangel an Ordres für Rußland am schwächsten war, — für alle anderen Qualitäten bleibt der Abzug aber so stark, daß auch der nachgebliebene Vorrath vielleicht jetzt schon total geräumt sein wird. — Wir finden uns dann in gleicher Lage mit fast allen europäischen Märkten, die sämmtlich nur sehr kleine Vorräthe haben, während große Zufuhren für die nächste Zeit nirgend in Aussicht stehen und der anhaltenden bedeutenden Frage für Zucker nur wenig geboten werden kann.

	Einfuhr:	Verkauf:	Vorrath:
Havana, gelb u. braun	13,665 Kist.	14,987 Kist.	764 Kist.
„ weiß	1,288 „	514 „	810 „
Brasil, gelb u. braun	701 „	701 „	
Muscovaden, gelb u. braun.	3,182 Faß.	3,182 Faß.	
„ weiß.......	530/4 „	530/4 „	
Java, gelb u. braun.....	11,608 Kr.	11,512 Kr.	1,016 Kr. weiß
Diverse..............	36,504 Sck.	36,754 Sck.	750 Sck. „
Total (1852: $16\frac{3}{4}$ m. T).	$19\frac{4}{5}$ m. T.	$19\frac{9}{10}$ m. T.	$1\frac{1}{10}$ m. T.

Die nachstehenden Notirungen zeigen eine Erhöhung von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Gr. in den verschiedenen Qualitäten gegen die gleichzeitigen Preise vorigen Jahres, und während es, wie schon oben erwähnt, zu erwarten steht, daß der nachgebliebene kleine Vorrath in kürzester Zeit Nehmer findet, ist es wahrscheinlich, daß die noch schwimmenden nicht großen Zufuhren beim Eintreffen auf einen ganz geleerten Markt stoßen und die starke Frage noch bessere Preise als unsere heutigen Notirungen dafür bringen wird.

Man notirt heute nach holl. Standard: No. $\frac{6}{8}$. $4\frac{5}{8}$–$\frac{7}{8}$ Gr., No. $\frac{9}{11}$. 5–$\frac{1}{8}$ Gr., No. $\frac{12}{14}$. $5\frac{1}{4}$–$\frac{1}{2}$ Gr., No. $\frac{15}{17}$. $5\frac{1}{2}$–$\frac{3}{4}$ Gr., No. 18 bis fein weiß $5\frac{7}{8}$–$6\frac{1}{2}$ Gr.

Raffinirte Zucker. Das Geschäft in diesem Artikel war im Laufe des verflossenen Jahres für die hiesigen Fabriken im Ganzen ein höchst lucratives, indem die bekannten Steuerveränderungen die Preise von Melis sowohl als Candies für längere Zeit weit über den eigentlichen Werth hinaustrieben und die starke Frage in Folge jener Verhältnisse zu einem sehr bedeutenden Umsatze führte. — Derselbe betrug im Total 350,000 Brod Melis und 23,000 Kisten und Töpfe Candies, fast sämmtlich das Product hiesiger Raffinerien.

Durch die vielseitigen Einwirkungen, denen dieser Artikel vorzugsweise zugänglich sich zeigte, waren die Preise ganz bedeutenden Fluctuationen unterworfen und blieben gegen Schluß des Jahres gleich der rohen Waare in steigender Richtung.

Es läßt sich nicht verkennen, daß der durch die jetzt eingetretenen Zollverhältnisse herbeigeführte Druck stark auf unsere Raffinerien fällt und das Geschäft denselben namentlich für die erste Zeit sehr erschwert wird. — Die natürliche Folge dieser Umstände wird indeß die sein, daß man sich andere Absatzquellen für den Artikel sucht, wie wir dies jetzt schon auf anderen mit uns in dieser Hinsicht gleich situirten Plätzen sehen, die sich dem Seeexport, namentlich nach dem Mittelmeere, stark zuwenden, und nach diesen Seiten wird auch das Geschäft unseres Platzes, sobald der Weg einmal eingeschlagen, bald Ausdehnung gewinnen.

Fettwaaren. Seitdem Südseethran durch seinen hohen Werth in Amerika aufgehört hat ein Importartikel für hier zu sein, ist unserm Markt die frühere Stellung und Wichtigkeit dieser Branche genommen. Die von hier aus betriebene Südseefischerei, durch 6 Schiffe repräsentirt, ist nicht bedeutend genug und liefert ihre Produkte zu unregelmäßig ein, so daß wir in diesem Jahre nur den Theil einer Ladung von 1100 Tonnen Südseethran hier zum Verkauf und mit $21\frac{1}{2}$—22 Thlr. pr. 260 Pfd. Brutto zu rascher Räumung gebracht sahen. Bei dem starken Consumo in den Vereinigten Staaten ist es dort zu einem, für europäische Verhältnisse zu hohen Preise von 60 c, das billigste Fett und wir sehen nicht ab bei der rasch wachsenden Bevölkerung Amerikas, daß eine uns günstige Wendung eintreten könne. Die Aufmerksamkeit mußte sich nun bei dem Mangel an Südseethran auf andere Fette, zunächst auf:

Grönländischen Thran werfen, wovon die Einfuhr inclusive des eigenen Fanges in 5600 Tonnen bestand. Der Preisstand blieb ohne besondere Veränderung und der Verkauf ging à $22\frac{1}{2}$—$23\frac{1}{4}$ Thlr. coulant, so daß nur in zweiter Hand ein Rest von 300 Tonnen verblieben ist, wofür man $23\frac{1}{2}$ Thlr. verlangt.

Unter dem Einflusse des Mangels an Südseethran fand nun auch Newfoundlandthran lebhafte Beachtung, und die aus englischen Häfen geholten 4700 Tonnen gelangten à $22\frac{3}{4}$—$23\frac{1}{2}$ Thlr. sämmtlich zum Verkauf, so daß auch davon nur etwa 400 Tonnen, à $23\frac{1}{4}$ Thlr. angeboten, in zweiter Hand verblieben sind. Mit

Berger blanken und Leberthran war das Verhältniß dasselbe und die zweite Hand nahm die importirten 2850 Tonnen à 22—25 Thlr. nach Qualität aus dem Markt, sie sämmtlich ins Inland führend.

Während nun alle Thransorten in reger Frage gewesen, kamen zwei Zufuhren mit 2600 Tonnen Archangelthran leider zu spät im Jahre an, um noch Theilnahme zu finden. Es sind daher von dieser hoch einstehenden Importation mit der Preisforderung von 23 Thlr. bei Durchschnittsqualität, ca. 2000 Tonnen zu Lager gebracht, um nun zunächst bei Mangel an anderm Thran der Frage zu genügen.

Die Importation sämmtlicher Thransorten bestand in 16,900 Tonnen gegen 15,100 Tonnen 1852, während die übrig gebliebenen Vorräthe mit den vorjährigen gleich — 3000 Tonnen in erster und zweiter Hand — sein mögen. War demnach das Thrangeschäft nicht kleiner, so nahm das in

Leinöl ebenfalls einen Fortschritt. Die Seifensiedereien fanden in diesem das billigste Surrogat für Südseethran und so war es möglich, unter der wohlthätigen Regierungsmaßregel des Steuervereins einer Zollermäßigung für Fabrikzwecke, 1,390,000 ℔ zu importiren und bis auf ca. 70,000 ℔, die noch à $9\frac{1}{2}$—$\frac{2}{3}$ Thlr. käuflich sind, größtentheils dahin abzusetzen; allein auch der Zollverein nahm trotz der hohen Steuer Einiges von hier und wird es ferner thun müssen, wenn

Rüböl auf seinem verhältnißmäßig hohen Preisstande von $11\frac{3}{4}$—12 Thlr. verbleibt. Dieser Artikel findet hier keinen genügenden Markt und die importirten 950,000 ℔ sind hauptsächlich für den Consum des Platzes und der Umgegend gebraucht.

Palmöl fand bei dem Mangel an Talg große Beachtung und die davon gemachten Importen von 600,000 ℔. gingen stets gleich nach Ankunft in Versenders Hände über, und behalten wir nur Kleinigkeiten in zweiter Hand mit $13\frac{1}{2}$ Thlr. Forderung.

Ein ebenso gefragter aber seltener Artikel war Cocusöl, von welchem 250,000 ℔ importirt und verkauft wurden. Man bezahlte zuletzt $14\frac{3}{4}$ Thlr. und erwartet nun eine directe Zufuhr Cochin Oel, welche, in 150,000 ℔ bestehend, wenigstens ähnlichen Preis bedingen wird. Von

Hanföl hatten wir nur eine kleine Zufuhr von 10,000 ℔ aus Belgien, welche noch unverkauft liegt. Von

Petersburger Talg trafen nur ein paar kleine indirecte Zufuhren ein, und von Buenos Ayres kamen 70 Faß die à $16\frac{1}{2}$ Thlr. genommen wurden. Es sind nun 25,000 ℔ Buenos Ayres Riad- und 40,000 ℔ dito Pferdetalg täglich erwartet, auf die wir aufmerksam machen.

Talgolein war ein beliebter Artikel und die von England eingeführten 350,000 ℔ fanden mit steigenden Preisen bis 12 Thlr. Käufer.

Die von Amerika eingetroffenen 500 To. Schmalzöl gingen à 21—$21\frac{1}{2}$ Thlr. rasch ab, und ist eine Zufuhr von 200 To. täglich zu erwarten. Speise-Schmalz rendirte nicht, daher Zufuhren ausfielen.

Pottasche. Das Geschäft darin erhielt sich, bei dem durch die Steuer-Verhältnisse des Zollvereins mehr auf inländische Soda hingewiesenen Consumo, nur mühsam auf seiner bisherigen Größe. Es wurden von

Amerikanischer Steinasche 1580 Faß importirt und verkauft. Während der Preisstand in der ersten Hälfte des Jahres sich um $7\frac{1}{4}$—$\frac{1}{2}$ Thlr. bewegte, brachte eine bedeutende Steigerung in Amerika hier Speculation in den Markt, die, alles wegkaufend, nun in dem Besitze des restirenden Vorraths ist und mit diesen 300 Faß auf 9 Thlr. hält. Abladungen sind von Belang nicht gemacht, daher Preise sich einstweilen behaupten dürften. — Von

Petersburger Pottasche nahmen wir den beträchtlichen Vorrath von 2215 Faß in das abgelaufene Jahr über, die nach und nach à $6\frac{1}{8}$—$\frac{1}{4}$ Thlr. in zweite Hand übergingen. Als es in der Mitte des Jahres zur Gewißheit wurde, daß Zufuhren nicht kommen würden, traten Ordres ein und Speculanten auf, so daß wir nun mit einem Vorrath von 500 Faß, à 7—$7\frac{1}{4}$ Thlrn. gekauft, schließen.

Bei den hohen Seefrachten waren die Zufuhren von

Amerikanischem Harz sehr klein und beliefen sich auf nur 6000 Faß gegen 15,000 Faß voriges Jahr. Es war daher nicht zu verwundern, daß der Preis von $1\frac{1}{12}$ Thlr. auf $1\frac{2}{3}$ Thlr. stieg und sämmtliche Vorräthe bis auf Kleinigkeiten zur Räumung gelangten.

(Fortsetzung folgt.)

Deutsche Auswanderung über Antwerpen.

Nach dem soeben erschienenen Ausweis des Hafenkommissärs sind im letzten Jahre (1853) auf 66 Schiffen 15,262 Auswanderer von Antwerpen aus nach Amerika befördert worden, und zwar 13,955 nach Newyork, 1,212 nach Neworleans und 95 nach Brasilien. 2,847 oder 19 % der Auswanderer machten die Reise auf belgischen Schiffen. Im Jahre 1851 wurden auf belgischen Schiffen 2,834 oder 31 %, im Jahre 1852 aber 3,013 oder 21 % der gesammten Auswandererzahl befördert. Der Prozentantheil der belgischen Schiffe an Beförderung der Auswanderer scheint also in stetiger Abnahme begriffen, was einen neuen Beleg für die in einer früheren Nummer (117) dieses Blattes gemachte Bemerkung liefert, daß die belgische Schifffahrtsthätigkeit nicht gleichen Schritt mit den stetig steigenden Anforderungen hält und so zu sagen immer konkurrenzunfähiger wird. In den vorangegangenen zehn Jahren war Folgendes die Zahl der von Antwerpen nach Amerika gegangenen Schiffe und beförderten Auswanderer:

1843	auf 31 Schiffen	2,983	Ausw.	1848	auf 66 Schiffen	11,073	Ausw.
1844	„ 28 „	2,624	„	1849	„ 61 „	10,260	„
1845	„ 36 „	5,210	„	1850	„ 40 „	7,016	„
1846	„ 89 „	13,178	„	1851	„ 51 „	9,243	„
1847	„ 102 „	14,612	„	1852	„ 68 „	14,428	„
Zusam.	„ 286 „	38,607	„	Zusam.:	„ 286 „	52,020	„

Vom ersten zum zweiten Jahrfünf hat sonach die Zahl der Auswanderer um 13,413, was nahezu 35 %, oder um 2,683 im jährlichen Mittel zugenommen. Die 1853er Auswandererzahl überragt das Mittel des ersten Jahrfünf (7,721) um 7,541 oder nahezu 100 %, des zweiten (10,404) um 4,858 oder 47 %, des gesammten Jahrzehnts (9,062) um 6,200 oder 68 %. Hingegen ist die Zahl der Auswandererschiffe in beiden Jahrfünfen vollkommen gleich (je 286) und die 1853er Zahl bleibt sogar hinter der von 1846, 1847 und 1852 zurück und übertrifft das jahrzentliche Mittel (57) nur um 9. In der That fallen durchschnittlich auf ein Schiff im ersten Jahrfünf 135, im zweiten schon 182 und im Jahre 1853 gar 231 Auswanderer. Da indeß von Seiten der Antwerpener Hafenkommissäre streng darüber gewacht wird, daß kein Schiff mehr Auswanderer aufnehme als es bequem zu fassen vermag, so zeugen diese Daten nur dafür, daß zu den überseeischen Fahrten immer größere Schiffe verwendet werden, was jedenfalls für die Auswanderer vortheilhaft, da auf Schiffen von stärkerem Tonnengehalte gewöhnlich das Zwischendeck höher, geräumiger und gesunder ist.

Man kann zu dieser Zunahme der über Antwerpen gehenden Auswanderer, wie sich aus den vorstehenden Zahlen ergiebt, den deutschen Auswanderern wie der belgischen Rhederei nur gratuliren. Erstern, weil sie in keinem andern außerdeutschen Hafen jene Sorgfalt finden, mit welcher die belgische Regierung in Antwerpen durch eigens bestellte Kommissäre darüber wacht, daß von den Rhedern die Verträge pünktlich gehalten, die Schiffe nicht überladen und die Passagiere auch anderweitig nicht übervortheilt und schlecht behandelt werden. Letztern nicht nur wegen des unmittelbaren Gewinns, den sie aus der Passagierbeförderung ziehen, sondern auch weil die Einfuhr Belgien's aus Nordamerika viel bedeutender als die Ausfuhr dahin, und daher eine starke Passagierbeförderung unerläßlich ist, um einen Theil der Hinfracht zu decken, der sonst auf die Einfuhrsartikel geschlagen werden müßte und diese wesentlich vertheuern würde. Nicht zu verachten ist auch der Gewinn, den der kleinere Handel Antwerpens hieraus ziehet, da nach mehrjährigen Erfahrungen im Durchschnitt jeder Auswanderer daselbst für Verbrauch und Einkauf an 150 Fr. zurückläßt, was bei einem Mittel von 10,000 Auswanderern $1\frac{1}{2}$ Millionen Francs jährlich ergiebt.

Ein bedeutender Zuwachs der über Antwerpen gehenden deutschen Auswanderung dürfte jedenfalls durch die am 21. October 1853 unter Mitwirkung der belgischen Regierung gegründete Aktiengesellschaft, welche eine direkte Dampfschifffahrtsverbindung zwischen Antwerpen und Newyork erstrebt, herbeigeführt werden. Die Gesellschaft läßt bereits drei Dampfschiffe in Holland bauen, mit denen sie noch in diesem Jahre die allzweiwöchentlichen Fahrten beginnen wird. Der Ueberfahrtspreis, Beköstigung inbegriffen, für Reisende zweiter Klasse ist auf 130, für Emigranten auf 110 Fr. festgesetzt. Bei diesem verhältnißmäßig billigen Preisen kann die Antwerpener Linie nicht verfehlen, auch viele jener deutschen Reisenden und Auswanderer anzuziehen die, aus Scheu vor den Beschwerlichkeiten und Langwierigkeiten der Segelschifffahrt, sonst die andern außerdeutschen Häfen dem Antwerpener vorzogen.

Rechtsfälle.

Durch die Clausel „Empfang erklärt“ wird die Haftung des Verkäufers für ihm bekannte ungewöhnliche Beschädigungen der Waare nicht ausgeschlossen*). — Beweis der Kenntniß. —

M. in Bremen verkaufte an S. u. M. eine seit mehren Jahren bei ihm lagernde Partie Reis, „per 100 Pfd. 2 Thlr. 36 Gr. baar, ohne Decort, besehen und Empfang erklärt“, wie es in dem Schlußzettel lautete. Als die Käufer jedoch die Waare aus dem Hause des Verkäufers empfangen wollten, bemerkten sie, daß ein Theil derselben in Folge von Seebeschädigung verdorben war. Da sie nun dafür hielten, daß nach einer ihrer Ansicht nach bestehenden Usance bei dem Reishandel die Seebeschädigung von der Clausel „Empfang erklärt“ nicht betroffen werde, insbesondere aber Grund zu der Annahme zu haben glaubten, daß der Verkäufer um diese Beschädigung zur Zeit des Contractes gewußt habe, weigerten sie anders als gegen verhältnißmäßige Ermäßigung des Kaufpreises zu empfangen. Der Verkäufer wurde in Folge dessen klagbar auf Empfang und Zahlung der ganzen Waare. Im Laufe des beim Handelsgerichte geführten Processes gelang es den Käufern zu erweisen, daß in der That ein Theil der Waare seebeschädigt sei, so wie daß auf den dem Verkäufer über den Transport des Reises von Bremerhaven nach Bremen zugegangenen Connossementen sich bezüglich eines Theiles desselben die Bemerkung „beschädigt“ befunden habe. Sie folgerten aus dem letzteren Umstande, daß dem Verkäufer zur Zeit des Contractes die Seebeschädigung bekannt gewesen sein müsse, denn die Bezeichnung „beschädigt“ sei auf Connossementen im Zweifel stets von Seebeschädigung zu verstehen. Der Verkäufer glaubte sich dagegen durch die Clausel „besehen und Empfang erklärt“ von der Haftung für jede Beschädigung, auch die gekannte, befreit, leugnete eventuell zur Zeit des Contractes sich jener Bemerkung auf den Connossementen bewußt gewesen zu sein, er habe sie gar nicht beachtet. Ihre stillschweigende Bedeutung als eine Seebeschädigung stellte er in Abrede. Uebrigens einigten die Parteien sich dahin, daß die Käufer den nicht beschädigten

(* Vergl. auch H. Bl. vom 1. Oct. 1853 Nr. 104.

Reis jedenfalls empfangen sollten. Das Handelsgericht entschied, daß die Klage auf Empfang und Zahlung des Reises, soweit er beschädigt, abzuweisen sei.

Es ging bei dieser Entscheidung davon aus, daß allerdings durch die Clausel „Empfang erklärt", zumal bei dem hier geschehenen Zusatze „besehen", alle Einreden gegen die Qualität der Waare ausgeschlossen seien, daß auch eine Beschränkung dieser entschiedenen Usance für Seebeschädigung bei Reis nicht existire, daß jedoch eine erwiesene Wissenschaft ungewöhnlicher Beschädigung den Verkäufer allerdings verpflichte. Eine solche ungewöhnliche Beschädigung sei aber die Seebeschädigung. Es ward sodann anerkannt, daß die von dem klägerischen Spediteure in Bremerhaven auf die Connossemente gesetzte Bemerkung „beschädigt" nach kaufmännischem Sprachgebrauch, wenn bei solchen Veranlassungen gebraucht, nichts anderes als durch Seewasser beschädigt bedeute. Es habe daher der Kläger aus den seit langem in seinem Besitze befindlichen Connossementen ersehen müssen, daß ein Theil seiner Partie Reis seebeschädigt sei. Er könne sich dieser Schlußfolgerung auch durch die von ihm behauptete Nichtbeachtung der fraglichen Bemerkungen nicht entziehen, denn ein ordentlicher Geschäftsmann dürfe den Inhalt von für seine Kenntnißnahme bestimmten Documenten nicht unbeachtet lassen. Auch könne sich Kläger nicht etwa auf ein Uebersehen oder späteres Vergessen berufen, sondern es müsse der Beweis genügen, daß demselben der in Rede stehende Umstand in einer Weise mitgetheilt worden, die nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge auf eine Wissenschaft desselben mit Nothwendigkeit schließen lasse. Dieser Beweis sei durch die Connossemente erbracht und daher der Kläger mindestens so anzusehen, als wenn er den ihn verpflichtenden Umstand gewußt habe. Eines Weiteren aber bedürfe es nicht, um die Beklagten, die sich zwar zur Empfangnahme des nicht beschädigten Reises bereit erklärt, von Empfang und Zahlung des beschädigten freizusprechen.

Vermischte Notizen.

— **Das Vermögen der österreichischen Nationalbank**, Ende December 1847 sich auf 35,400,657 fl. belaufend, besteht gegenwärtig aus:

30,372,600 fl. ursprüngliche Einlage;
10,361,588 fl. Reservefond;
24,515,700 fl. Einzahlungen für die reservirt gewesenen Aktien; mithin zusammen:
65,250,888 fl.

Das gesammte Kapital der Bank wird sich jedoch im Laufe des Jahres 1854 durch die Vervollständigung der Einzahlungen auf die emittirten Aktien, worauf noch beiläufig 15½ Millionen rückständig sind, auf 80,000,000 fl. erhöhen.

Der Notenumlauf war:

			Münz-Vorrath
Ende December	1847	218,971,125 fl.	bei 70,240,570 fl. Münz-Vorrath
fiel bis 30. Mai	1848	auf 177,810,520 „	„ 21,940,148 „ „
stieg bis 31. August	1849	„ 259,349,940 „	„ 27,510,966 „ „
fiel bis 27. Mai	1850	„ 240,802,733 „	„ 31,345,038 „ „
stieg bis 28. Januar	1851	„ 256,244,408 „	„ 37,001,254 „ „
und ist von da allmählich herabgegangen auf den gegenwärtigen Stand von		188,309,217 „	„ 44,881,334 „ „

Das Wechselportefeuille und die Darleihen auf Staatspapiere zeigen folgende Bewegungen.

		Portefeuille	Darleihen	Zusammen
Im Januar	1848	42,842,882 fl.	10,189,600 fl.	53,032,482 fl.
20. October	1849	24,613,675 „	19,852,000 „	44,465,675 „
20. Februar	1850	30,415,074 „	15,198,900 „	46,613,974 „
29. October	„	36,566,698 „	21,596,000 „	58,162,698 „
28. Januar	1851	32,856,380 „	16,493,000 „	49,349,380 „
28. October	„	45,462,366 „	13,834,300 „	59,296.666 „
31. August	1852	31,368,974 „	14,140,000 „	45,508,974 „
29. Novbr.	1853	55,615,734 „	24,227,400 „	79,843,134 „
31. Decbr.	„	52,674,836 „	23,863,000 „	76,537,836 „

Die gesammte Schuld des Staats an die Bank war:

Ende December	1848 fl.	126,387,264
31. August	1849 „	220,539,090
31. December	1850 „	196,430,010
28. Januar	1851 „	201,890,979
31. December	„ „	143,345,934
27. Januar	1852 „	144,028,784
31. December	1853 „	121,710,690

Schon durch die normativen Tilgungsquoten an dem älteren Theile dieser Schuld wird dieselbe im Laufe des Jahres 1854 auf 119 Millionen reducirt werden.

Heute sind die umlaufenden 188 Millionen Banknoten bedeckt durch:

44⅞ Millionen Silber;
76½ „ Wechsel und Schulden, gegen Unterpfand rückzahlbar innerhalb 95 Tagen;
121¾ „ Schuld des Staates gegen Unterpfand und Hypothek;
10⅜ „ Staatspapiere des Reservefondes;
4½ „ Gebäude.
258 Millionen,

nach Abzug der Passiva von 6 Millionen mit 252 Millionen und die so bedeckten 188 Millionen Banknoten bilden neben 148 Millionen Staatspapiergeld nahe an 56 pCt. des gesammten Papiergeldumlaufes. (Austria.)

— Die österreichische Nationalbank hat für das zweite Semester 1853 eine Dividende von 48 fl. erklärt, also 78 fl. für das ganze Jahr, was auf den Nominalwerth von 600 fl. pr. Actie 13 pCt auf den Originalwerth der s. Z. dafür geleisteten Zahlung von 394 fl. nahe an 20 pCt. Man sieht hieraus, daß die Insolvenz kein schlechtes Geschäft für die Insolventen ist.

— Das Directorium der bayerischen Hypotheken- und Wechselbank hat die Dividende und Superdividende für zweites Semester 1853 auf 17 fl. für die Actie festgesetzt. Da die Dividende für erstes Semester 14 fl. betrug, so beziehen die Actionäre für das Jahr 31 fl., um einige Gulden mehr als im vorigen Jahr. Dieses Mehr hat seinen hauptsächlichsten Grund in dem Umstand daß, nachdem der Reservefond im vorigen Jahr seine gesetzliche Höhe erreicht hat, zum erstenmal in diesem Jahr keine Zurücklegung für denselben stattzufinden hatte.

— **Altonas Rhederei.** Dem Verzeichniß der Hamburger Schiffe pro 1854 ist ein Verzeichniß der Altonaer Schiffe beigefügt, ganz zweckmäßig, wenngleich dadurch vernünftiger Weise nicht angedeutet werden soll, daß die Altonaer Flottille ein Anhängsel der Hamburger ist. Aufgeführt werden 24 Schiffe von zusammen 2515 dänischen Commerzlasten à 5200 Pfund gleich 3269½ Bremer Lasten à 4000 Pfd. Der Bauart nach sind darunter:

1 volles Schiff,
7 Barken,
9 Briggs,
3 Schooner,
3 Schoonerbriggs,
1 Galeasse,

21 sind gekupfert, 2 mit Zink beschlagen, 1 ohne Metallbeschlag.

Der Ladungsfähigkeit nach sind davon

zwischen 50 und 100 Bremer Lasten	9
„ 100 „ 150 „ „	2
„ 150 „ 200 „ „	11
„ 200 „ 250 „ „	2
	24.

— **Britische Nordamerikanische Colonien.**

	Jahr.	Größe.		Bevölkerung.
Ober-Canada	1842	147,832	engl. Quadratmeilen.	953,689
Unter-Canada	1852	261,989	„ „	890,261
Neu Braunschweig	1851	27,700	„ „	193,800
Nova Scotia	1851	18,746	„ „	276,117
Prinz Eduard Inseln	1848	2,134	„ „	62,678
Neufundland	1851	57,000	„ „	101,600
Hudsonsbay-Länder	1851	2,500,000	„ „	180,000
Labrador	1851	170,000	„ „	5,000

— Die **Kupferminen** in Cornwall lieferten

	Tonnen Erz.	an Werth.
1753	13,000	96,000 Pf. St.
1803	60,566	533,910 „
1853	181,969	1,155,332 „

oder einschließlich von Swansea, welches erst in der letzten Periode Kupfererz verkauft

1853	214,943	1,633,194 Pf. St.

In den letzten 5 Jahren war

	Erz Tonnen.	Betrag	Durchschnittspreis £.	s	d	Produkt. pCt.	Standard.	
1849	146,326	£ 763,615	5	4	4	8	£ 99	15 s
1850	155,025	„ 840,411	5	8	5	7⅞	„ 103	8
1851	150,380	„ 782,947	5	4	2	7¾	„ 101	5
1852	165,593	„ 975,975	5	17	10	7⅛	„ 121	10
1853	181,969	„ 1,155,332	6	6	11½	6½	„ 139	—

Der Standard bezeichnet den Werth einer Tonne **feines** Kupfer 2 Pfd. St. 15 Sh. über den Preis des Erzes für Schmelzen und Auslagen gerechnet.

— Die Finanzkommission der II. preuß. Kammer hat ihren Bericht über die provisorisch erlassene Verordnung, die Veränderungen im Zolltariff betreffend, erstattet und demselben die zu dieser Verordnung von der Regierung übergebene Denkschrift angehängt. Wir entnehmen dem Berichte, daß die Kommission beantragt: Die Kammer wolle 1) den Erlaß der provisorischen Verordnung vom 31. October v. J. für gerechtfertigt erklären, 2) der Verordnung selbst ihre Genehmigung ertheilen und 3) an die Staatsregierung den Antrag stellen: **daß den Kammern wenigstens im Laufe der nächsten Sitzungsperiode der vollständige allgemeine Tarif zur Zustimmung möge vorgelegt werden.**

— Eine amtliche Uebersicht der preußischen Handelsflotte nach ihrem Bestande im verflossenen Jahre ergiebt, so weit sie die zur Rhederei in den preußischen Ostseehäfen gehörigen Seeschiffe betrifft, 973 wirkliche Seeschiffe, darunter 22 Dampfschiffe, eine Mannschaft von 8221 Mann und die Zahl der Normallasten auf 131,046. Davon kommen auf Ostpreußen 124 Seeschiffe (7 Dampfschiffe) mit 1366 Mann und 24,948 Normallasten, auf Westpreußen 115 (5 Dampfschiffe) mit 1360 Mann und 24,116 Normallasten, auf Altvorpommern 301 (9 Dampfschiffe) mit 2372 Mann und 36,216 Normallasten, auf Hinterpommern 62 Seeschiffe, worunter kein Dampfschiff, mit 541 Mann und 9006 Normallasten, auf Neuvorpommern und Rügen 371 Schiffe (1 Dampfschiff) mit 2582 Mann und 36,760 Normallasten. Außerdem sind in den Ostseehäfen noch 379 Küstenfahrer, d. h. Schiffe von 25 Lasten und geringerer Tragfähigkeit, die ihrer ganzen Bauart nach zum Seedienst brauchbar sind; die Zahl der Mannschaft beträgt 824, die Tragfähigkeit 6005 N.-L. Diese Handelsflotte vertheilt sich auf 39 Hafenplätze, wovon auf Rügen 16, auf Neu-Vorpommern 8, auf Alt-Vorpommern 6, auf Ostpreußen 4, auf Hinterpommern 3 und auf Westpreußen 2 kommen. Die bedeutendsten Hafenplätze sind: Stettin mit 167 Seeschiffen von 22,886 Normallasten Tragfähigkeit, Memel: 78 Seeschiffe mit 17,614 Lasten, Danzig: 106 Schiffe mit 22,774 Lasten, Stralsund: 120 Seeschiffe mit 13,504 Lasten. Die 16 Seehäfen der Insel Rügen sind die unbedeutendsten, sie haben sämmtlich nur 53 Seeschiffe von 2020 Lasten Tragfähigkeit mit 169 Mann. (C. B.)

— Nach einem von dem Preuß. Consul zu Port au Prince eingegangenen Bericht hat der deutsche Leinenhandel, der früher bedeutenden Absatz nach Hayti hatte, auch dort in der letzten Zeit sehr gelitten. Das Geschäft wurde hauptsächlich durch Importation des irischen Leinens im letzten Jahre sehr erschwert.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlung.

Hierbei eine Beilage.

Druck von C. Schünemann.